VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 304)
z dnia 16 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 304)

16 lipca 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawy przepustowości na drogach województwa śląskiego, w szczególności:

1. planu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 1 w Czechowicach-Dziedzicach i w Pszczynie;

2. planu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 941 w Ustroniu;

3. przebiegu inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S1 na odcinku Bielsko-Biała – Mysłowice i Przybędza – Milówka (tzw. Obejście Węgierskiej Górki);

4. postępów w przygotowaniu do realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S52 (tzw. Beskidzka Droga Integracyjna).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Naruszewicz** główny specjalista w Ministerstwie Finansów, **Jarosław Florkiewicz** główny specjalista w Najwyższej Izby Kontroli, **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami oraz **Krzysztof Sosnowski** dyrektor Biura Prawnego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie i panowie posłowie, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Korzystając z okazji, chciałbym przywitać zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie gości, na czele z panem ministrem Rafałem Weberem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Witam również reprezentację Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na czele z panem dyrektorem Jackiem Grygą zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Witam również dyrektorów departamentów zarówno w ministerstwie, jak i generalnej dyrekcji. Jest z nami również obecny p.o. dyrektora oddziału katowickiego generalnej dyrekcji, pan Marek Niełacny. Chciałbym też przywitać dyrektora Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli pana Tomasza Emiljana oraz wszystkich pozostałych obecnych gości, panie i panów posłów a także przedstawicieli strony społecznej.

Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazane do Komisji w dniu 13 czerwca br. Temat dzisiejszego posiedzenia brzmi: Informacja Ministra Infrastruktury na temat poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawy przepustowości na drogach województwa śląskiego, w szczególności:

1. planu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 1 w Czechowicach-Dziedzicach i w Pszczynie;

2. planu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 941 w Ustroniu;

3. przebiegu inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S1 na odcinku Bielsko-Biała – Mysłowice i Przybędza – Milówka (tzw. Obejście Węgierskiej Górki);

4. postępów w przygotowaniu do realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S52 (tzw. Beskidzka Droga Integracyjna).

Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Mirosława Suchonia, o uzasadnienie wniosku.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Bardzo dziękuję, szanowny panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowni państwo dyrektorzy, szanowna Wysoka Komisjo i zaproszeni goście, szanowni państwo, generalnie rzecz ujmując nasz wniosek kładzie nacisk na południową część województwa śląskiego. Stolicą tego regionu jest miasto Bielsko-Biała, niemalże dwustutysięczne, ale oprócz tego miasta mamy szereg znanych i cenionych miast jak Cieszyn, Pszczyna, Żywiec, Wisła, Ustroń, Czechowice-Dziedzice. Mówię o tym dlatego, żeby zwrócić państwa uwagę na koncentrację czynników mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i na wydajność, i efektywność całego systemu komunikacyjnego. Województwo śląskie jest jednym z najbardziej zurbanizowanych i przedsiębiorczych, a przed chwilą opisywany region, który możemy nazwać subregionem południowym, jest w tym województwie jednym z najbardziej dynamicznie, najszybciej rozwijających się i w związku z tym generujących bardzo duże potrzeby w zakresie infrastruktury. Jest to również region, który łączy w sobie różne walory. Z jednej strony mamy kwestię przemysłową, kwestię usług, z drugiej zaś równie bogatą ofertę turystyczną. Jest to tym bardziej istotne, że region ten – południowa część województwa śląskiego – leży w zasięgu oddziaływania dwóch wielkich aglomeracji, czyli aglomeracji śląskiej i aglomeracji małopolskiej, co w oczywisty sposób także przekłada się na ruch generowany w tym regionie.

Aby skonkretyzować przytoczę tylko, że na drodze krajowej nr 1 ostatnie pomiary z 2015 r. mówią nawet o 50 tys. pojazdów na dobę. Oczywiście sytuacja przedstawia się różnie na różnych odcinkach, ale generalnie na tych odcinkach najbardziej obciążonych – choćby w Pszczynie – na wydajność ciągu komunikacyjnego ma wpływ nie tylko ciąg główny, ale również poprzeczny – jest to niemalże 50 tys. pojazdów na dobę. Jest to chyba jeden z najwyższych wskaźników w całej Polsce. Na drodze krajowej nr 81, która biegnie równolegle w stronę Katowic, obciążenie to jest o połowę niższe. Tam oczywiście zastosowano system poboru opłat, którego nie ma na drodze krajowej nr 1, co zapewne przekłada się na rozłożenie ruchu. Natomiast te niemalże 50 tys. pojazdów na dobę pokazuje, że jest to niezwykle obciążona droga, co ma swoje skutki nie tylko dla tych, którzy poruszają się tą drogą, ale także dla osób mieszkających w obrębie oddziaływania tej drogi. Dlatego mówimy o Czechowicach-Dziedzicach i Pszczynie.

Po pierwsze – co jest charakterystyczne. Podzielę swoją wypowiedź na dwie części. Pierwsza rzecz dotyczy właśnie bezpieczeństwa w zakresie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w Pszczynie, Czechowicach i Ustroniu, a później przejdę do uzasadnienia tej drugiej części, czyli inwestycyjnej, prowadzonej… Widzę wzrok pana przewodniczącego...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Salę mamy do 16.00, panie pośle, później mamy kolejne posiedzenie w tym trybie.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Tak, bardzo krótko. Naprawdę mówię tylko o najważniejszych rzeczach, wszystkie inne pomijam.

Otóż, jeżeli chodzi o Czechowice-Dziedzice, Pszczynę i Ustroń, to są w zasadzie miejscowości podzielone na dwa różne obszary w związku z tym, że duży ruch blokuje możliwość komunikacji mieszkańców. Powoduje to również, że wypadkowość w tych regionach jest niezwykle duża. Wspomnę choćby o Czechowicach-Dziedzicach, gdzie niemalże co drugi dzień dochodzi do zdarzenia, które powoduje blokadę ruchu. Ma to znaczenie zarówno dla ciągu krajowego, ale również dla ruchu poprzecznego mieszkańców, którzy

nie mogą w sposób płynny dotrzeć z domu do pracy, z pracy do domu, a dzieci do szkoły. Ta sama sytuacja ma miejsce w Ustroniu, z tym że tam z kolei jest o wiele większe zagrożenie dla ruchu pieszych. Co oznacza – są to praktyczne wnioski – że skutki wypadków w okolicach Ustronia są z reguły znacznie bardziej obciążone konsekwencjami i widać to w statystykach.

Kolejną charakterystyczną rzeczą jest to, że samorządy zarówno w Czechowicach, w Ustroniu, a także w Pszczynie od wielu lat dążą do tego, żeby zbudować bezkolizyjne skrzyżowania w taki sposób, żeby połączyć miejscowości. Na drodze wojewódzkiej 941 w okolicach Skoczowa mamy ruch rzędu nawet 19 tys. pojazdów na dobę. Tymczasem jeżeli chodzi o Ustroń, to jest nawet 15 tys. pojazdów. To znaczy, że w stosunkowo mniej zurbanizowanym terenie ten ruch jest znaczący. Dlatego bardzo proszę o informację dotyczącą możliwości planu budowy – wiem, że były takie rozmowy i plany. Informacje, w jaki sposób możliwa jest budowa bezkolizyjnych skrzyżowań, zarówno w Czechowicach-Dziedzicach, Pszczynie jak i w Ustroniu. Tak jak mówię, ma to bardzo duże znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa mieszkańców, ale również dla sprawności ruchu tranzytowego.

Druga rzecz to są kwestie inwestycji w zakresie drogi ekspresowej nr 1, czyli Bielsko-Biała – Mysłowice – Kosztowy, i drugie Przybędza – Milówka, tzw. Obejście Węgierskiej Górki. Bardzo proszę o przedstawienie dogłębnej, szczegółowej informacji na temat aktualnego stanu prac mających na celu uruchomienie tych inwestycji, bo słyszeliśmy o pojawieniu się problemów. W związku z tym pytam też o zagrożenie dla rozpoczęcia tych inwestycji, dla przeprowadzenia ich w zakładanym terminie oraz w zakresie drogi ekspresowej S52, tzw. Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Wiadomo, że jest ona na etapie tworzenia pierwotnego planu budowy dróg. Nie było dla niej zapewnionego finansowania, ale pamiętam z odpowiedzi pana ministra Adamczyka deklarację, że jeżeli zostanie wycofany sprzeciw Wadowic do budowy tej drogi, to znajdą się na nią środki finansowe.

W zeszłym roku nowy burmistrz Wadowic ogłosił, że Wadowice nie będą się sprzeciwiać i będą popierać budowę Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Sprzeciwu nie ma, jest zielone światło dla budowy tej drogi. W związku z tym, że pan minister Adamczyk obiecywał, że te środki się znajdą, to również proszę o informację jak daleko jesteśmy na tej drodze szukania środków, jaki jest stan przygotowań, czy są podjęte dalsze kroki dotyczące budowy tej drogi i na jakim etapie zaawansowania jest ta inwestycja? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za uzasadnienie wniosku. Pozwolę sobie poprosić o przedstawienie informacji odnoszącej się do przedmiotu dzisiejszego posiedzenia pana ministra Rafała Webera. Jeśli pan minister uzna, że któryś ze współpracowników może również pana wspierać, to proszę już o samodzielne udzielenie głosu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, mamy przygotowaną prezentację na tę okoliczność, która będzie precyzyjną informacją, o którą prosił pan poseł wnioskodawca.

Chcielibyśmy tę prezentację podzielić na dwie części. Ja zreferuję kwestie związane z budową drogi ekspresowej S1 na odcinku Bielsko-Biała – Mysłowice i Przybędza – Milówka, a także postępy w realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S52, czyli Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Później oddam głos przedstawicielom Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którzy przekażą informacje na temat planu budowy skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 1 w Czechowicach-Dziedzicach i Pszczynie.

Ciężko nam jest się odnieść do inwestycji drogowych w Ustroniu, bo tam nie mamy zlokalizowanych dróg krajowych. Jest to droga wojewódzka nr 941, nie jesteśmy tam inwestorem ani zarządcą tej drogi. Po prostu nie mamy tytułu prawnego do tego, żeby prowadzić tam jakiekolwiek działania.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Panie ministrze, ten temat jakby nie wchodzi w zakres kompetencji generalnej dyrekcji…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dlatego ciężko nam się odnieść do sytuacji drogowej w tym miejscu.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Możemy się tylko skupić na tych, które są w gestii generalnej dyrekcji i w nadzorze ministerstwa.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dobrze. Na pierwszym slajdzie widzimy granice administracyjne województwa śląskiego. Na czarny kolor zaznaczone są inwestycje, które już są zrealizowane. Na kolor czerwony – inwestycje w realizacji. Na zielono zaznaczone są odcinki w przetargu. Kolor niebieski wskazuje na odcinki w przygotowaniu i te, które mają limit, czyli zabudżetowanie w Programie budowy dróg krajowych na lata 2014–2023, z perspektywą do 2025 r. Kolor żółty to pozostałe odcinki w przygotowaniu. Z oszczędności czasowych zrezygnuję z opisu tych ciągów komunikacyjnych, nie będę mówił w konkretach. Myślę, że każdy kto jest zainteresowany tym tematem dostrzega inwestycje, które już służą mieszkańcom, te które są w fazie realizacji przetargu i te, które będą realizowane w następnej kolejności.

Przechodząc bezpośrednio do drogi ekspresowej nr S1 od węzła „Kosztowy II" w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok" w Bielsku-Białej, ten odcinek stanowi kontynuację drogi ekspresowej S1 na odcinku „Kosztowy II" w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok" w Bielsku-Białej po nowym śladzie i dalej do granicy ze Słowacją w Zwardoniu o długości blisko 40 km. W tej chwili inwestycja ta znajduje się na etapie prac przygotowawczych. Stan prac przygotowawczych jest następujący: w dniu 24 listopada 2017 r. została zawarta umowa na opracowanie koncepcji programowej, aktualnie trwa odbiór przedmiotowego opracowania. W III kwartale bieżącego roku, czyli 2019 r., planujemy wszcząć postępowanie przetargowe, a następnie w połowie 2020 r. podpisać umowę. Rozpoczęcie robót budowlanych to III kwartał 2021 r. i zakończenie inwestycji III kwartał 2023 r.

Droga ekspresowa S1, dawny odcinek S69, odcinek Przybędza – Milówka, czyli umownie nazywane Obejście Węgierskiej Górki. Odcinek ten połączy zrealizowane już odcinki Żywiec – Przybędza z odcinkiem Milówka – Szare i ma długość blisko 9 km. Inwestycja jest w tej chwili na etapie przetargu. Zadanie to jest ostatnim etapem budowy drogi ekspresowej S1 pomiędzy Bielsko-Białą a Żywcem i Zwardoniem, czyli granicą państwa. Pierwszy etap polegał na budowie drogi jednojezdniowej od Żywca do Zwardonia z wyłączeniem Obejścia Węgierskiej Górki i dostosowanie istniejącej drogi powiatowej do obciążenia ciężkim ruchem tranzytowym. Drugi etap obejmował budowę drogi ekspresowej dwujezdniowej od Bielska-Białej do Żywca. Wykonano północno-wschodnią obwodnicę Bielska-Białej a następnie odcinek Bielsko-Biała – Żywiec. Trzeci etap zakłada budowę nowej drogi na odcinku Przybędza – Milówka, który przejmie funkcję trasy tranzytowej w nawiązaniu do realizacji autostrady D3 po stronie słowackiej. W ramach zadania zostanie wybudowany również obwód utrzymania drogi, w którym urządzone będzie centrum sterowania dwoma tunelami wybudowanymi w ramach niniejszego zadania oraz istniejącym tunelem w Lalikach.

Stan prac przygotowawczych. Dla tego zadania uzyskano ostateczną decyzję środowiskową 10 grudnia 2009 r. oraz koncepcję programową 22 kwietnia 2010 r. Aktualnie trwają analizy dotyczące wyboru wykonawcy w związku z dwukrotnym wykluczeniem wyrokami Krajowej Izby Odwoławczej wcześniej wybranych konsorcjów. Przekazuję państwu informację z dzisiaj, jeszcze nie potwierdzoną – firma, która została wykluczona przez KIO, czyli firma Mirbud, w dniu dzisiejszym złożyła skargę na orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej. Także sprawa ta będzie prawdopodobnie kontynuowana na etapie sądowym. W chwili obecnej planowany termin zakończenia robót to 2023 r.

Kolejna kwestia to Beskidzka Droga Integracyjna w ciągu S52 na odcinku Bielsko-Biała – Głogoczów. Inwestycja będzie polegać na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Bielsko-Biała węzeł „Suchy Potok" – Głogoczów, odciążającej istniejącą drogę krajową nr 52 w celu usprawnienia ruchu oraz zwiększenia bezpieczeństwa, jak również odciążenia miejscowości zlokalizowanych przy trasie drogi krajowej 52 od ruchu tranzytowego. Długość drogi wynosi 61 km, inwestycja znajduje się na etapie prac przy-

gotowawczych. Trasa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej biegnie przez 12 gmin i stanowi obwodnicę m.in. miast: Kozy, Kęty, Bulowice, Andrychów, Wadowice oraz Kalwaria Zebrzydowska.

Jeżeli chodzi o stan prac przygotowawczych, to sporządzono studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Decyzję środowiskową uzyskano w dniu 9 września 2016 r. Decyzja uzyskała ostateczność na początku lipca 2018 r. ale jak dotąd nie jest prawomocna. Obecnie trwa procedura związana z dwiema skargami na decyzję generalnego dyrektora ochrony środowiska. Realizacja będzie oczywiście możliwa w kolejnej perspektywie finansowej. Zakładamy, że możliwe jest ogłoszenie postępowania przetargowego nie wcześniej niż w 2021 r. – oczywiście będzie to uzależnione od kwestii odwoławczych – a samo podpisanie umowy w 2022 r. Natomiast realizacja budowlana – między 2024 r. i 2027 r.

Na kolejnych prezentacjach mamy dodatkową informację dla państwa parlamentarzystów, czyli zadania na istniejącej sieci dróg krajowych w województwie śląskim. Na istniejącej sieci dróg krajowych w trakcie realizacji jest 38 zadań o wartości 688 mln zł. Zakończonych zadań jest 19 o wartości 73 mln zł. Zakres zadań to przebudowa i rozbudowa odcinków dróg, w tym dostosowanie konstrukcji nawierzchni do przenoszenia obciążeń o nacisku 11,5 t, przebudowy skrzyżowań, przebudowy mostów, wiaduktów, przebudowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, oznakowań oraz sygnalizacji świetlnej.

Tak wygląda kwestia, która dotyczy zadań inwestycyjnych na drodze ekspresowej S1 i S52. Zgodnie z tym co powiedziałem wcześniej, o przedłożenie informacji dotyczącej punktu pierwszego bardzo proszę pana zastępcę dyrektora generalnego Dyrekcji Dróg Krajowych – pana Jacka Grygę – przy wsparciu dyrektora oddziału w Katowicach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie dyrektorze. Raz jeszcze witam serdecznie.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Dziękuję, ja pozwolę sobie przekazać głos panu dyrektorowi Norbertowi Wyrwichowi, radcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, który przy udziale pana dyrektora oddziału przedstawi szczegółowe informacje.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę panowie.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Norbert Wyrwich:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie posłanki, chciałbym powiedzieć parę słów – czy też informacji – na temat wskazanych problemów i tego, co dzieje się w województwie śląskim. Zacząłbym od kładki dla pieszych w Czechowicach-Dziedzicach. Jest to kładka, która będzie zrealizowana przy ul. Kopernika. Sytuacja wygląda w ten sposób, że inwestycja ta będzie realizowana w przyszłym roku. Jest to inwestycja, która na mocy porozumienia generalnej dyrekcji i inwestora prywatnego będzie realizowana bezpośrednio przez podmiot zewnętrzny, bez udziału środków skarbu państwa. W tym tygodniu w czwartek planowane jest spotkanie w oddziale w Katowicach – w obecności m.in. burmistrza, inwestora zewnętrznego i przedstawicieli oddziału generalnej dyrekcji – celem domówienia szczegółów w zakresie porozumienia i realizacji tego przedsięwzięcia. Wstępna koncepcja już została omówiona, tak że myślę, że inwestycja ta zostanie zrealizowana w Czechowicach-Dziedzicach.

Wracając natomiast do kwestii węzła w Pszczynie – historycznie dodam, że temat tego węzła rozpoczął się w 2014 r. Wtedy został podpisany program inwestycji na realizację tego zadania. Ze względu na obecny charakter drogi, dosyć mocny tranzyt i obciążenie ruchem –tak jak wspomniał pan poseł, to jest blisko 43 tys. pojazdów na dobę (dane z 2015 r.) na ciągu drogi krajowej, ponad 15 tys. pojazdów w ciągu drogi wojewódzkiej – co też pokazuje, że z punktu widzenia ruchu lokalnego, także ten ostatni jest w tym miejscu dosyć znaczny. Stąd te działania już w 2014 r. W trakcie tych paru lat prac przeprocedowaliśmy cztery warianty rozwiązania tego skrzyżowania. Wstępnie założenia

w 2014 r. były takie, że zadanie to będzie kosztowało w granicach ok. 26 mln zł. Natomiast z uwagi na procedowanie różnych wariantów, przyjmowanie różnych koncepcji co do rozwoju czy też rozwinięcia tego węzła na dzień dzisiejszy – po analizie koncepcji i wstępnym projekcie – koszt wzrasta o ponad 300%.

Dodatkowo mamy sytuację – o czym mówił już pan minister – realizacji budowy S1, która w momencie, kiedy procedowaliśmy program inwestycji, czyli w 2014 r., była dosyć odległa. Prawdę powiedziawszy ciężko było stwierdzić, którędy tak naprawdę przebiegnie droga S1. Dzisiaj, z punktu widzenia czasu, jaki upłynął i przygotowania obu inwestycji, tak na dobrą sprawę dochodzi do pewnego zbiegu terminów. Prawdopodobnie realizacja drogi S1 może zakończyć się wcześniej niż budowy samego węzła. Dodatkowo – tak jak powiedziałem – zakładana wartość inwestycji w programie inwestycji do tego co mamy dzisiaj, na podstawie przygotowanej już dokumentacji, która jest do ZRID-u, wzrosła o ponad 300%. Na dobrą sprawę zaproponowaliśmy, aby – z uwagi na wszystkie wspomniane aspekty, czyli budowę S1, przejście drogi w krótkim czasie do samorządu, ale też nie zostawienie samorządu samego – inwestycję realizować wspólnymi siłami, wspólnie z samorządem. Taka propozycja została złożona do samorządu, aby w ramach tego zadania podpisać porozumienie i spróbować zrealizować ewentualnie wspólnymi siłami ze względu na wzrost kosztów tego zadania. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, teraz pan… Otwieram możliwość zadania pytań do przedstawicieli strony rządowej. Oczywiście wnioskodawcy czy panie i panowie posłowie, którzy będą chcieli zabrać głos, proszę o zgłaszanie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, mogę jeszcze jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oczywiście. Bardzo proszę, pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jedno słowo dosłownie. W prezentacji mamy przygotowane również informacje dotyczące programów, które są wsparciem dla samorządów, czyli zarówno programu przebudowy dróg lokalnych na lata 2016–2018, funduszu dróg samorządowych w 2019 r., subwencji ogólnej przez te 4 lata. Z oszczędności czasowych może nie będę tego teraz omawiał. Jeżeli będą pytania to jak najbardziej, natomiast oczywiście prezentację tę prześlemy do sekretariatu pana przewodniczącego, będzie ona dostępna dla wszystkich parlamentarzystów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pozwolę sobie rozesłać ją nie tylko do członków Komisji Infrastruktury, ale do wszystkich parlamentarzystów z województwa śląskiego. Pan poseł Suchoń, tak? Chciał jeszcze uzupełnić swoją wypowiedź i dopytać przedstawicieli rządu.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Tak, dopytać. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem dopytać po pierwsze o kwestię możliwości realizacji bezkolizyjnych skrzyżowań. Rzeczywiście jest tak, że w zasadzie trudno przejechać przez Czechowice-Dziedzice, jak i przez Pszczynę, szczególnie teraz, przy instalacji ekranów… Swoją drogą, nie we wszystkich miejscach, w których trwa instalacja, te ekrany powinny być instalowane – są szczere pola i są ekrany. Chciałem dopytać o to, co wpłynęło na ten wzrost o 300%? Generalnie w przypadkach, o których mówię, potrzebne jest jedno proste rozwiązanie – przejazd bezkolizyjny. Rozumiem tendencję którą mamy przy budowie infrastruktury, żeby wszystko dobrze, poważnie wyglądało musi być duże – dużo stali i betonu. Jeżeli popatrzymy na rozwiązania w innych państwach, to w takich momentach, miejscach wystarczą proste przepusty, które zapewniają możliwość bezkolizyjnego ruchu.

Wydaje się, że w wielu przypadkach należałoby porzucić chęć rozbudowy i budowy pięknych, wielkich inwestycji właśnie na rzecz małych, ułatwiających życie lokalnej społeczności rozwiązań infrastrukturalnych. Być może w jakiś sposób nawet spod jednej

sztancy, zaprojektowany modułowo – takie rzeczy są obecne w różnego rodzaju miejscach na świecie. Chciałem natomiast zapytać i dopytać o to, co wpłynęło na wzrost kosztów, czy to rzeczywiście jest tak, że nie można tego przeskoczyć?

Prosiłbym jednak o pogłębienie informacji dotyczącej Czechowic-Dziedzic. Rozumiem, że kwestia inwestycji prywatnej – ul. Kopernika, kładka – to jest jakiś pomysł, jednak nie rozwiązuje to podstawowego problemu, czyli w zasadzie braku skomunikowania dwóch części Czechowic-Dziedzic, gdzie w jednej mieszka pewnie ok. 30 tys. osób, w drugiej ok. 10 tys. – to są bardzo poważne cyfry. Chcę też powiedzieć, że kilka tygodni temu rada miejska Czechowic przyjęła uchwałę, która intencjonalnie wyraża poparcie, wsparcie i też w jakiś sposób zaangażowanie samorządu w budowę tej inwestycji. Dlatego bardzo proszę, po pierwsze, o pogłębienie informacji dotyczącej Pszczyny i bardzo poważne rozwinięcie – być może o jakichś wariantach, o których była mowa, jakie są szanse, co z gruntami – właśnie Czechowic-Dziedzic. Na ten moment dziękuje.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, w kolejności pan poseł Jacek Falfus, a następnie pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Proszę, panie pośle.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Chciałem zapytać o Beskidzką Drogę Integracyjną i o fakt blokowania przez Wadowice przejazdu tej drogi na odcinku właśnie Wadowic. Przez wiele lat była to zasadnicza przeszkoda, która blokowała pewne działania projektowe, związane również z inwestycją. Chciałem zapytać – skoro dzisiaj nie ma już tej przeszkody – czy terminy ukończenia tej drogi są jeszcze takie, jakie przed istnieniem tej przeszkody? Czy może teraz możecie panowie powiedzieć, że będzie tam jakieś zasadnicze przyspieszenie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Teraz pan przewodniczący Stanisław Żmijan z pytaniem.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dwa pytania. Z pierwszym pytaniem chcę się przyłączyć do pana posła Falfusa – otóż chcę zapytać właśnie przede wszystkim o Beskidzką Drogę Integracyjną. Poświęcaliśmy już kiedyś tej drodze posiedzenie, dziś po raz kolejny o niej rozmawiamy. Czy jest ustalony przebieg tej drogi z samorządami? Sygnalizowaliście państwo na ostatnim posiedzeniu poświęconemu tejże drodze trudności ze społecznościami lokalnymi w poszczególnych gminach i dziś także okazuje się, że miasto Wadowice… To jest jakby podstawowy problem. Wtedy był to argument, dlaczego inwestycja nie może ruszyć. Pytam dlatego, że natężenie ruchu, a także stan techniczny tej drogi po prostu wymaga, aby jak najszybciej zmodernizować tę drogę w pełnym zakresie, poprawiając tym samym bezpieczeństwo, bo ono jest tam zatrważające. Nie ma żadnych urządzeń rozdzielających ruch lokalny, nie ma barier oddzielających ruch, tzw. niechronionych, rowerzystów, pieszych. Na wielu odcinkach brak jest chodników. Wobec tego prośba o bardziej szczegółowe przybliżenie tego problemu i terminy, bo to jest bardzo ważne.

Druga kwestia. W końcowej fazie wypowiedzi pan minister nawiązał do wsparcia dla samorządów, dla dróg samorządowych. Chciałbym, żeby pan minister zechciał powiedzieć, w jaki sposób i kto przygotował procedury oraz jak one funkcjonują. Z sygnałów, które docierają z samorządów regionalnych wynika, że...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, pragnę jedynie zwrócić uwagę, dla przypomnienia wszystkim paniom i panom posłom, że to nie jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Jest szczegółowo kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej. Pan minister określił te wydatki w województwie śląskim. Pan natomiast pyta się o zakres, który wychodzi poza przedmiot zapytania ze strony państwa posłów.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Jest, panie… Nie, panie przewodniczący, pan był…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja się nie mylę. Proszę mnie sprostować.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Był pan przewodniczącym, był pan ministrem, pan doskonale wie, o czym mówimy. W związku z tym, jeżeli pan nie chce, to niech pan powie, że posiedzenia są po prostu zbędne, bo pan będzie ograniczał…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wręcz przeciwnie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

No to jeżeli tak, to niech pan pozwoli powiedzieć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Wobec tego dokończę pytanie o procedury i kryteria. Czy są one jednolite dla wszystkich regionów? Proszę powiedzieć, dlaczego w niektórych regionach ogłoszone konkursy nie są zrealizowane do wysokości na dany region. Dlaczego mimo niewykorzystania limitu niektóre samorządy nie otrzymały wsparcia? Proszę precyzyjnie podzielić się tymi informacjami z Komisją. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, czy są jeszcze jakieś pytania ze strony państwa posłów? Po raz trzeci, tak? Panie pośle, proszę bardzo, jest pan przedstawicielem wnioskodawców…

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Pytań jest wiele. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pociągnę jednak dalej temat Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, bo słusznie panowie posłowie – pan przewodniczący Żmijan, pan poseł Falfus – mówią o tej drodze. Ta prezentacja była o tyle interesująca, że zawierała w zasadzie te informacje, które wszyscy znamy, natomiast my jednak spotykamy się i prosimy o posiedzenie Komisji… To też nie jest inicjatywa prezydium, tylko grupy posłów. Nie dlatego, że chcemy wysłuchać tych samych informacji, tylko chcemy wiedzieć, co się dzieje. Panowie tak ładnie operują terminami, ale ja chciałbym wiedzieć, czy z perspektywy pracy nad dokumentacją, nad wymogami przetargowymi – czy jest jakieś zagrożenie, czy na przykład zostanie ogłoszony przetarg na budowę S1 w III kwartale czy nie zostanie? W Beskidzkiej Drodze Integracyjnej pięknie państwo opowiedzieli o perspektywie 2027, mniej więcej ad Kalendas Graecas. Wiemy doskonale, że jeżeli chodzi o kolejną perspektywę finansową, to nic nie wiemy. Przypomnę, że pan minister Adamczyk obiecywał, że środki się znajdą. Zadaję w związku z tym pytanie, czy ministerstwo wykonało choć jeden ruch, który spowodowałby, że te środki się znajdą? Czy była o tym rozmowa z premierem, z ministrem finansów, czy też państwo nie zrobili nic – a obietnice pana ministra Adamczyka są jedynie palcem po wodzie pisane? Niestety tak to dzisiaj wygląda.

Chcę również zapytać o kwestię Obejścia Węgierskiej Górki. Rozumiem, że są pewne problemy dotyczące przetargu, ale – panie ministrze – oczekuję jednak, że pokusi się pan o konkretną odpowiedź. Czy termin 2023 r., biorąc pod uwagę problemy z rozstrzyganiem przetargów, jest zagrożony czy nie jest zagrożony? Wiemy doskonale, że prace polegające na drążeniu tunelów są – od strony technicznej – pracami skomplikowanymi. Zakładam, że ministerstwo powinno mieć wiedzę czy w związku z problemami natury administracyjnej jest już zagrożony 2023 r. czy nie. Jeżeli jest zagrożony, to rozumiem, że powinno się jednak pomyśleć o jakiejś alternatywie dla biednej Węgierskiej Górki, gdzie ludzie trują się od dymu wypuszczanego z silników jeżdżących tam tirów, dzieci chodzą pomiędzy poruszającymi się w nieprawdopodobnej ilości samochodami. Rozmawiajmy poważnie.

Dziękuję bardzo za tę informację, jest ona bardzo kompleksowa, ale też, panie ministrze, bardzo proszę o to, żeby pan wyszedł poza język wynikający z dokumentów, sprawozdawczy i powiedział nam, co w związku z tym. Co w związku z problemem, z roz-

strzygnięciem przetargu. Czy to oznacza, że jest jeszcze możliwe dotrzymanie terminu? Czy to oznacza, że niestety, ten termin nie zostanie dotrzymany? Mieszkańcy mają prawo to wiedzieć.

To samo dotyczy odcinka Bielsko-Biała – Kosztowy. Tam również są, były pewne problemy dotyczące lokalizacji, były problemy dotyczące choćby czerpni wody. Bardzo prosiłbym o przybliżenie informacji również na temat tych problemów, żebyśmy mieli wiedzę i świadomość, jak długo będziemy jeszcze musieli jeździć tą drogą krajową nr 1, która nie jest remontowana. Jest tam puszczony potężny ruch, nie ma systemu poboru opłat. Pytanie również, panie ministrze, kiedy i czy w ogóle może być tam wdrożony system poboru opłat? A jeżeli tak, to kiedy? Jeżeli na 81 jest system poboru opłat i jest tam o ponad połowę niższe obciążenie to znaczy, że być może można tym sposobem również spowodować rozłożenie tego obciążenia. Przecież jedynka jest w taki sposób użytkowana, że za chwilę znowu trzeba będzie ją remontować. Proszę jednak o takie, powiedziałbym, głębsze spojrzenie i podzielenie się informacjami. Zwołujemy komisję i jednak oczekujemy nie suchej informacji, którą możemy wyczytać na stronach, ale głębszej, pogłębionej informacji, która da nam aktualną wiedzę na temat tego, na jakim etapie są poszczególne zadania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, czy są jeszcze jakieś inne zgłoszenia ze strony państwa posłów w tej dyskusji? Jeśli nie, to zamykam listę i udzielam głosu panu ministrowi i przedstawicielom Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mimo tego, że nie jest to w porządku tego posiedzenia, z wielką przyjemnością odpowiedziałbym panu przewodniczącemu Żmijanowi na pytania, które zadał, gdyby tylko miały one charakter bardziej precyzyjny. Natomiast niektóre regiony, niektóre samorządy, część z nich – to są zbyt ogólne i mało mówiące informacje, na które mógłbym odpowiedzieć. Panie przewodniczący, pan wybaczy, nie jestem w stanie w tej chwili odnieść się precyzyjnie do pana pytań dotyczących funduszu dróg samorządowych. Jesteśmy gotowi, żeby na ten temat rozmawiać na kolejnym posiedzeniu Komisji – nie widzę przeszkód, nie widzę problemów.

Kwestia Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Co prawda Wadowice wycofały skargę, ale nadal jest w toku skarga złożona przez inicjatywę społeczną, tak że ten proces odwoławczy jest cały czas aktualny. Niezależnie od tego pracujemy nad koncepcją programową, aby być właśnie przygotowanym na już prawomocne decyzje środowiskowe. Przebieg jest określony w decyzji środowiskowej, która – jak powtarzam – jest ostateczna, natomiast z racji na to odwołanie nie jest prawomocna.

Mówiłem już, że realizacja ta przewidziana jest w przyszłej perspektywie i dlatego prace przygotowawcze cały czas się toczą. Przypomnę państwu – bo to bardzo ważna informacja, jeżeli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną – że w 2016 r. zapadła decyzja, że ta droga będzie budowana w standardzie drogi ekspresowej.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Jedno- czy dwujezdniowej?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dwa plus dwa. Gdyby nie zależało nam na realizacji tej drogi, faktycznie odłożylibyśmy ją ad Kalendas Graecas, nie podejmowali takich decyzji i uważali, że trzeba kontynuować to co rozpoczęli nasi poprzednicy. Natomiast poważnie myślimy o realizacji tej drogi, stąd te decyzje o których przed chwileczką powiedziałem.

Kolejne pytanie o drogę ekspresową S1 – Węgierska Górka, tak? Na tę chwilę termin, o którym powiedziałem – czyli zakończenie robót – podtrzymujemy 2023 r. Natomiast konia z rzędem temu, który określi, jak długo sąd będzie pracował nad odwołaniem na decyzję Krajowej Izby Odwoławczej, które z posiadanych przez nas informacji dzisiaj właśnie wpłynęło do sądu. Konia z rzędem, czy to będą tygodnie, czy miesiące. Czy

to będą trzy miesiące, czy 6 miesięcy. Jeżeli ktoś z państwa jest w stanie określić taki termin, to z przyjemnością wysłucham.

Kwestia związana z Pszczyną. Odesłałbym do państwa z dyrekcji generalnej, z oddziału w Katowicach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panowie.

Radca GDDKiA Norbert Wyrwich:

Jeśli chodzi o przejście dla pieszych Czechowice-Dziedzice, to sytuacja wygląda tak, że faktycznie ta kładka jest realizowana przez inwestora zastępczego, ale w miejscu, gdzie mamy dosyć duży generator, jeśli chodzi o domki jednorodzinne i zlokalizowane osiedle. Zapewni to też połączenie z nową strefą, gdzie będą lokalizowane nowe zakłady. Stąd wskazanie takiego miejsca. Dodam tylko, że dokładnie w tym miejscu jest przejście dla pieszych, które nie jest w żaden sposób zabezpieczone, chociażby poprzez sygnalizację świetlną. Tak wygląda decyzja co do współpracy i tego, żeby wskazać tę lokalizację.

Natomiast co do innych przejść w województwie śląskim, czy też w ogóle ten region, dodam tylko, że generalny dyrektor podpisał taki program wewnętrzny – w tej chwili rozpoczęliśmy analizę w ramach analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na całej sieci dróg krajowych, właśnie pod kątem szczególnie przejść dla pieszych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Chcemy wydać taki ranking przejść na sieci dróg krajowych, w które w pierwszej kolejności należy zainwestować. Myślę, że wtedy będziemy mogli pochylić się nad tym programem i rozmawiać o wszystkich innych przejściach. Akurat „jedynka" to jest taka droga, która w znacznej większości ma jednak przejścia dla pieszych wyposażone w sygnalizację świetlną. Rozumiem, że tam często są cztery pasy i więcej w zależności od tego, czy jesteśmy w bezpośredniej strefie skrzyżowania czy też nie. Tak na tę chwilę to wygląda. Natomiast najbliższe przejścia tej kładki zlokalizowanej w Czechowicach-Dziedzicach są około 1,5 km do 2 km od niej, z sygnalizacją świetlną, także jest to miejsce mniej więcej dokładnie w środkowym odcinku.

Jeśli chodzi o pytania techniczne, czy też aspekty techniczne dotyczące samego węzła w Pszczynie – faktycznie rozważaliśmy kilka różnych wariantów, natomiast jest tam dosyć duży kłopot z pozyskaniem gruntów, jeśli chodzi o lokalizację w obrębie tego węzła czy tego skrzyżowania. W związku z tym, że mamy tam dosyć dużą strefę przemysłową, gdzie mamy zlokalizowane supermarkety, wybraliśmy wariant górą tak, jak został wskazany na podstawie decyzji techniczno-ekonomiczno-środowiskowej. Warianty te były oceniane przede wszystkim pod względem technicznym i ekonomicznym. Wariant ten to droga krajowa prowadzona w rozwiązaniu górą, w murach oporowych, w ścianach oporowych tak, żeby zajmować jak najmniej tego terenu. Rozważenie chociażby takiej opcji – która też była brana pod uwagę – czyli na przykład przejście odwrotnie, drogą wojewódzką górą, powodowało jeszcze większą ingerencję w tereny podmiotów komercyjnych. Dochodziło do tego do kolizji z inwestycją PKP, gdzie tak naprawdę wytworzylibyśmy sztuczne pochylenia na drodze, które uniemożliwiłyby praktycznie utrzymanie drogi w zimie. Dochodzilibyśmy bez mała do blisko 7% nachylenia. W związku z tym, że ten teren jest dosyć mocno zagospodarowany, tak naprawdę każdy wariant, który analizowaliśmy, powodował jeszcze większe wzrosty kosztów, jeżeli nie techniczne, to przynajmniej wzrosty kosztów związane z wykupem gruntów.

Wiecie państwo doskonale, że jeżeli zaczynamy rozmawiać o wykupach gruntu z podmiotami typu supermarkety czy też inne, to koszty dosyć mocno podnoszą się jeszcze bardziej, bo wykazują utracone korzyści na przestrzeni następnych lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oddaję jeszcze głos… Ci z państwa, którzy zadawali pytania, mają teraz możliwość ewentualnie dopytać jeszcze przedstawicieli ministerstwa i generalnej dyrekcji. Zgłosił się pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję. Panie ministrze, chcę doprecyzować. Jeżeli pan nie jest w stanie dzisiaj odpowiedzieć na pytanie, to bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. Otóż ustawą o funduszu

dróg samorządowych na kolejne lata określone jest wsparcie dróg samorządowych. Takie też wsparcie przypisane jest w 2019 r. Pytam, ponieważ wojewodowie realizują w regionach tenże program. Wiemy oczywiście, że ostateczna decyzja zapisana jest dla pana premiera i to wszyscy pamiętamy, mimo że się temu zapisowi sprzeciwialiśmy. Pytam pana o kryteria, czy są one jednolite dla wszystkich regionów w kraju? Dlaczego w sytuacjach, kiedy nadzielona nadana – bo taki fakt miał miejsce – kwota nie została wykonana, bo pierwsze projekty ogłoszone przez wojewodów w ubiegłym roku na 2019 r., mimo że do pełnej wysokości, projekty nie konsumowały, to niektóre projekty były odrzucane. Pytam: dlaczego?

Następna kwestia. Czy to prawda, że program 2019 r., bo takie zapowiedzi się pojawiają, będzie kontynuowany w 2020 r.? Dlaczego? Przecież na 2020 r. zaplanowana jest w ustawie oddzielna kwota. O to pana pytam i bardzo proszę, żeby pan zechciał udzielić odpowiedzi. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan przewodniczący na piśmie… Natomiast ja mogę jedno…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, jeśli mogę. Jeszcze raz panie przewodniczący, jest tutaj sporo parlamentarzystów, którzy nie są pierwszą kadencję i w każdej kadencji w trybie zwoływanym według art. 152 trzymaliśmy się – czy staraliśmy się trzymać – takiej zasady, że przedmiotem posiedzenia jest to, co jest zakreślone we wniosku. Oczywiście pan minister taką odpowiedź może udzielić na piśmie i ja myślę, że ją udzieli. Natomiast te pytania generalne dotyczące realizacji wsparcia rządowego w ramach programu ustanowionego odrębną ustawą mogą być ewentualnie przedmiotem, jak zdążymy, jeszcze jakiegoś odrębnego posiedzenia. Państwo mogą ewentualnie złożyć wtedy odrębny wniosek. Natomiast przypominam tylko wszystkim paniom i panom posłom, którzy są pierwszą kadencję, że przedmiotem posiedzenia zwołanego w tym trybie jest to, co zostało zakreślone we wniosku. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mogę zapewnić o jednym oczywiście…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oczywiście pana pytania… Żeby pan nie odbierał tego jako – powiedziałbym – próby ograniczania dyskusji, tylko skonkretyzowania tematu, który jest zawarty w pytaniach, które przedstawiciele czy wnioskodawcy skierowali tutaj do przedstawicieli rządu. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Program Fundusz Dróg Samorządowych będzie w kolejnych latach kontynuowany, zresztą w ustawie jest przewidziane do realizacji na 10 lat, 2019–2028. Został ustalony limit środków na 2020 r. Zgodnie z ustawą jest to 3,5 mld zł, także realizacja tego programu będzie przebiegała zgodnie z tym, co zostało w ustawie o Funduszu Dróg Samorządowych zapisane.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze pan poseł Suchoń? Czy są jeszcze jakieś inne wnioski państwa, którzy zabierali głos? Proszę, ostatni głos w dyskusji – pan poseł Suchoń. Za trzy minuty rozpoczynamy następne posiedzenie. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Jeszcze dwa krótkie pytania, panie przewodniczący. Pierwsze do pana ministra – prośba, panie ministrze, bo jednak pan tego tak wyraźnie nie powiedział. Jeżeli chodzi o odcinek S1 Bielsko-Biała – Kosztowy, planowany termin ogłoszenia postępowania przetargowego – III kwartał tego roku. Czy ten termin jest w jakikolwiek sposób zagrożony? Pytam dlatego, że były w tej materii jakieś przesłanki. Jeszcze jeżeli mogę do pana dyrektora, to dziękuję za wyjaśnienie dotyczące Pszczyny, ale prosiłbym krótko powiedzieć o tym, czy państwo w Czechowicach rozpatrywali kiedykolwiek jakikolwiek wariant bezkolizyjnego skrzyżowania – nie kładki dla pieszych, ale bezkolizyjnego skrzyżowania? Jeżeli

pan nie jest w stanie udzielić tej informacji, to prosiłbym ewentualnie o informację pisemną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę przedstawicieli generalnej czy ministerstwa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, umowa jest realizowana zgodnie z harmonogramem, czyli umowa na przygotowanie i opracowanie koncepcji programowej, tak że wszczęcie postępowania przetargowego (III kwartał 2019 r.) jest to aktualna data, niezagrożona.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś inne prośby? Jeszcze przedstawiciel generalnej, proszę bardzo, jeśli chodzi o to drugie pytanie, tak?

Radca GDDKiA Norbert Wyrwich:

Na tę chwilę nie były analizowane, nie były prowadzone żadne prace na temat przebudowy skrzyżowań. Natomiast dodam też, że w kontrakcie terytorialnym również nie było zgłaszanych żadnych potrzeb w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy według pana, przedstawiciela wnioskodawców, władze samorządowe w tej sprawie korespondowały z generalną dyrekcją, czy posłowie?

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Panie przewodniczący, jest stanowisko Rady Miejskiej Czechowic-Dziedzic i myślę, że będziemy temat po prostu pchać do przodu, przepraszam za kolokwializm. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Zamykam dyskusję, stwierdzam, że na tym porządek dzienny został wyczerpany i zamykam posiedzenie Komisji poświęcone rozpatrzeniu wniosków przedstawicieli Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej zwołane w trybie art. 152 ust. 2.